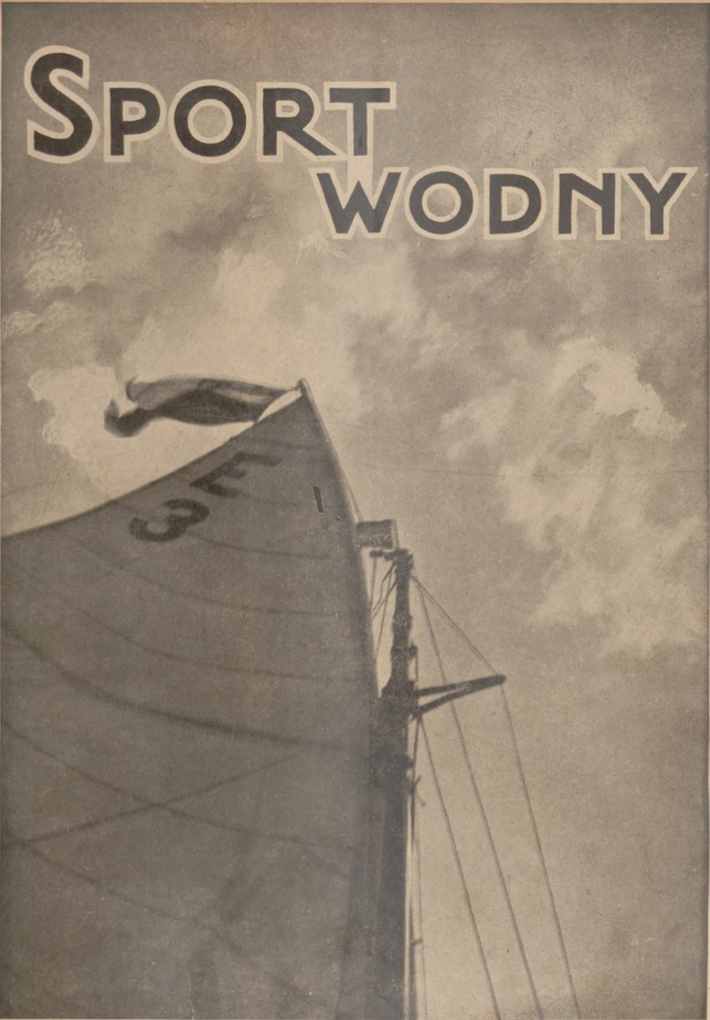
SPORT WODNY



Rok XIII PIERWSZY ZESZYT LISTOPADOWY Nr 20

Warszawa, Marszałkowska 97 m. 2.
WARSZAWSKI OKRĘG P. Z. K.

KOMUNIKAT.

Dni urzędowania:

Od 1.XI r. b. sekretariat Warsz. Okręgu P. Z. K. będzie czynny w poniedziałki i środy od godziny 18-ej do 20-ej.

Nagrody Turystyczne:

Przypominamy że członkowie P.Z.K. przynależni terytorialnie do Okręgu Warszawskiego mogą się ubiegać o następujące nagrody turystyczne:

1. Za odkrywczą wycieczkę w obrębie Okręgu Warszawskiego.
2. Za najdłuższą wycieczkę odbytą podczas 28 dni.
3. Za nawiększy kilometraż nie powtarzających się tras.
4. Za największą i rozmaitą ilość odbytych wycieczek, nie powtarzających się.
5. Za ruchliwe uprawianie turystyki: a) dla kajakowca który przekroczył lat 50, b) dla kajakowca który nie przekroczył lat 20.

Zgłoszenia do dnia 10.XI do Komisji Turystycznej Warszawskiego Okręgu.

Na nagrody m. i. zostały przeznaczone przez następujące firmy:

Zakł. Kauczukowe „Piastów" — 2 poduszki.
Gł. Księgarnia Wojskowa — Album „Polska na morzu".
Karpiński i Leppert — lakier
„Era" — narty.

Odznaka Turystyczna P. Z. K.

Wzywamy wszystkich członków P.Z.K. z terenu Okręgu Warszawskiego do wzięcia udziału w ubieganiu się o odznakę turystyczną P. Z. K.

Nieprzekraczalny termin składania dzienników wycieczek upływa 15.XI r. b. Dzienniki wycieczkowe są do nabycia w sekretariacie w dni urzędowania.

Sprawozdanie z działalności za rok 1937.

Wszystkie kluby i sekcje winny do dnia 31.XI r. b. nadesłać do Okręgu sprawozdania złożone na formularzach rozesłanych przez Zarząd Gł. P.Z.K., 2 egz. należy przesłać do Okręgu, jeden zostaje w aktach klubu.

Sprawozdania kierowników wycieczek, obozów i spływów.

W myśl regulaminu kierownicy wycieczek, obozów i spływów powinni do dnia 1.XI r. b. złożyć sprawozdania ze swej działalności.

Plan pracy na rok 1936.

Kluby i sekcje są obowiązane przedstawić do dnia 15.XI r. b. dokładny plan pracy sportowej i turystycznej na rok 1938.

Ze względu na wprowadzenie nowego systemu zniżek kolejowych sprawa ta nie może ulec zwłoce.

Konferencja Kapitanów Sportowych.

Dnia 5.XI r. b. o godz. 20-ej, w lokalu Okręgu odbędzie się zebranie-konferencja kapitanów sportowych klubów i sekcyj.

Ze względu na ważność obrad obecność obowiązkowa.

Za Zarząd Warszawskiego Okręgu P. Z. K.

Sekretarz (—)*Gustaw Piętka*

Prezes (—)*M. Podhorska-Okołów*

ROK 18 WARSZAWA, LISTOPAD 1937 R. № 20

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Plan pracy na zimę

Pogodna jesień przedłużyła nieco sezon wioślarski poza ustalony termin zakończenia sezonu, ale są to już wspaniałe resztki, które i tak wykorzystane zostały przez nieliczną tylko grupkę zapaleńców. Po pracowitym sezonie regatowym trzeba trochę odpocząć, aby nabrać sił przed nowymi a poważnymi zadaniami, jakie nas czekają w r. 1938.

Olbrzymia większość naszych klubów idzie po linii najmniejszego oporu, ustalając taki program pracy, jaki poprostu sam się narzuci. Tylko w nielicznych towarzystwach kierownicy klubowi obliczają swoje możliwości i zawczasu myślą o zebraniu odpowiedniego materiału.

Okres jesienny może być poświęcony na odpoczynek zawodników, ale nie zarządów klubów. Po zbilansowaniu dorobku całego roku trzeba zastanowić się przede wszystkim nad sprawą taboru. Po szczegółowym zbadaniu okaże się napewno, że trudy częstych transportów i licznych startów pozostawiły liczne ślady na łodziach a zwłaszcza na wiosłach. Nawiasem mówiąc sposób traktowania łodzi i wioseł przez niektórych wioślarzy, nawet i tych, którzy szczycą się tytułem mistrza Polski, nieraz wołał o pomstę do nieba.

Dużo strat w taborze da się wyreperować własnymi siłami, zwłaszcza, jeśli klub ma zdolnego stolarza. Trzeba zatem to wszystko poprawić jeszcze przed zimą, gdyż niewyremontowana łódź, leżąca w hangarze przez zimę łatwiej się psuje. Po wyremontowaniu, przy czym pod tym słowem należy rozumieć zarówno załatanie dziur, jak i polakierowanie kadłuba, wnętrza i odsadni, zastanowimy się co należy w naszym taborze uzupełnić. Z pewnością okaże się, że przede wszystkim uzupełnienia będą wymagały wiosła. Ale także i niejedna łódź będzie musiała zostać uznana za niezdatną do wyścigów poważnej klasy. Wtedy gospodarz klubu musi przygotować wniosek na zebranie zarządu z wykazem łodzi, które należałoby zakupić.

Znamy na tyle zasoby finansowe klubów, aby wiedzieć, że tylko nieznaczna część tych wniosków będzie mogła być uwzględniona. Zajdzie przy tym nieraz kolizja. Tak np. niewiadomo czy kupić nową czwórkę, gdyż stara jest już dobrze wysłużona, czy też pokusić się o nowy typ np. dwójki bez sternika czy dwójki podwójnej. W tej mierze trzeba się dobrze zastanowić, gdyż nieraz zbyt pochopnie kupuje się łódź, na którą później nie ma odpowiednich wioślarzy.

Troski związane z taborem są bardzo znaczne i w obecnej sytuacji trudne do rozwiązania. Nie mniej jednak nie wolno załamywać rąk i ograniczać się do biadania. Jeśli okaże się, że kasy klubowe nie mogą pokryć kosztów zakupna nowych łodzi i wioseł trzeba się postarać o to, aby przynajmniej stare zostały odpowiednio oporządzone na zimę. Nie należy również zapominać o odkręceniu wszystkich odsadni, gdyż zmiany temperatury w zimie mogą spowodować uszkodzenie „samoczynne" łodzi.

Następnie przyjdzie kolej na sam sport. Policzymy więc zawodników i rozglądniemy się w tym, kim dysponujemy na przyszły sezon. Niejeden z zawodników będzie się musiał rozstać ze sportem. Zmieniły się klasyfikacje wioślarzy, trzeba więc pomyśleć o pewnym zarysie osad na rok następny. Oczywiście ustalanie składu już teraz byłoby przedwczesne, ale zawsze trzeba sobie zdać sprawę z tego, czy ósemka juniorów będzie kompletna, kim uzupełnimy czwórkę nowicjuszy itd.

Z zawodnikami radził bym odrazu poważnie porozmawiać. Zdarza się bowiem, że po sezonie ten i ów ma zamiar zmienić barwy klubowe. Niech więc robi to odrazu a nie dopiero wtedy, kiedy przejdzie już całą zaprawę zimową i narazi klub na koszty. Przyrzeczenie treningowe odbieramy od zawodników dopiero na wiosnę, ale już w jesieni każdy z nich powinien zdać sobie sprawę z tego, na co liczy w sezonie. Jeśli któryś chce odejść — nie należy go zatrzymywać. Nie będzie z niego pociechy.

Potem przyjdzie kwestia instruktora. Nie każdy klub może sobie pozwolić na płatną siłę, która jednak jest najlepszym wyjściem z sytuacji. Trzeba więc porozmawiać z instruktorami-amatorami i z góry określić, co który będzie robił, aby uniknąć niepotrzebnych przykrości w przyszłości na punkcie kolizji kompetencji. Nieraz bardzo drobne zadrażnienia wywołują poważne przesilenia, które osłabiają spoistość osad a nawet i całego klubu.

Plan pracy zimowej ustala trener wzgl. instruktor, ale zarząd klubu musi się także trochę zatroszczyć. Chodzi więc o salę na gimnastykę, wyposażoną w szatnie i tusze (ciepłe koniecznie!). Potem kwestia basenu. Są to rzeczy bardzo ważne także i z finansowego punktu widzenia, nawet i w tym wypadku, gdy klub ma własną salę gimnastyczną i własny basen. Trzeba przecież opłacać opał i koszt grzania wody. Raczej jednak prowadzić ćwiczenia rzadziej niż przy niekorzystnych warunkach, w chłodzie i brudzie.

Są to rzeczy zbyt już ogólnie znane, aby je omawiać szczegółowo na tym miejscu. Chodzi tylko o to, aby je wcześnie przypomnieć.

Jeśli poruszam te sprawy to także i dlatego, że chciałbym zwrócić uwagę kierownictwu klubów na pewne sprawy związane z przygotowaniami zimowymi. Najważniejszą sprawą jest odpowiednie związanie zawodnika z treningiem. Uważam, że każdy zawodnik, który chce reprezentować Polskę na terenie międzynarodowym, powinien o tym pomyśleć, gdy zaczyna trening i zdać sobie sprawę z doniosłości tego zamiaru. Musi on uczynić wszystko, aby się znaleźć w odpowiedniej formie na termin zawodów międzynarodowych. Nie wystarczy tylko być w Polsce najlepszym. W pewnych rodzajach łodzi jest to nawet u nas nietrudne, trzeba jednak myśleć o tym dalszym etapie pracy, jakim jest mecz z Węgrami i mistrzostwa Europy. Każdy więc zawodnik musi podpisać odpowiednie przyrzeczenie treningowe. Mam zamiar postawić wniosek, aby w zawodach oficjalnych mogli w barwach Polski startować tylko ci zawodnicy, którzy w swoim czasie złożyli odpowiednie zobowiązanie treningowe i przeszli solidny trening zimowy.

..Poza tym ważnym jest także zagadnienie należytej obsady poszczególnych typów łodzi. Jak narazie to poszczególne konkurencje są bardzo nierównomiernie obsadzane. W jedynkach mamy Vereya, Kepela i Reicha. Verey studiuje obecnie w C. I. W. F. i nie wiadomo, jak to będzie z jego możliwościami treningowymi. Kepel jest bardzo nierówny w treningu a przy tym posiada szereg wad, które usuwają go mimowoli i mimo jego kwalifikacji sportowej na dalszy plan. Wiele należy spodziewać się po Reichu, o ile będzie czynił dalej takie wspaniałe postępy, jak w r. ub.

Dwójki podwójnej właściwie nie mamy. Dwójka Balicki—Ustupski zawsze była dość przeciętnej wartości a obecnie, wobec przejścia Ustupskiego do CIWF rozbiła się. będzie mógł Verey trenować z Ustupskim, ale wiemy, że taki podwójny start Vereya niezawsze prowadzi do sukcesów. Dwójka Poniatowski—Kazimierczak rozbiła się skutkiem wystąpienia Poniatowskiego z W. T. W. — Innych osad nie można brać pod uwagę, gdyż są za słabe. Mamy więc punkt, nad którym trzeba będzie dobrze popracować. Chciałbym, aby młodzi skifiści zwrócili uwagę na ten typ. Osada, która wcześnie poświęci się treningowi na tym typie łodzi i będzie pilnie trenowała — może szybko dojść do niezłych wyników.

Dwójka ze sternikiem to duża nasza nadzieja. Kuryłłowicz i Manitius powinni dojść w r. 1938 do szczytowej formy. Chodzi tylko o to, aby ich zostawiono w spokoju. Wiemy dobrze w jakich warunkach przychodzi naszym wioślarzom trenować. Wiemy też, jak to szybko znajdują się „doradcy" przy naszych czołowych wioślarzach, którzy tak chętnie robią dywersję i rozbijają dobre osady. Mam nadzieję, że dwójka poznańska potrafi się zdobyć na taki sam wysiłek, jak w r. ub.

Ale jedna osada to za mało. Musi być ich dużo więcej, gdyż przy rywalizacji łatwiej dochodzi się do formy. W tej mierze liczę na AZS Warszawa i na K. T. W., które to kluby już w r. ub. pracowały na tym typie łodzi. Może dojść także i „Rejów" Skarżysko, dzięki nowej łodzi.

Bardzo słabo jest w dwójkach bez sternika. Osada Braun—Kobyliński doszła do niezłej formy w r. ub. Czy będzie trenowała w r. 1938 — nie wiadomo. Miejmy nadzieję, że obydwaj zawodnicy wyciągną właściwie wnioski z historii budapeszteńskiej i dobrymi wynikami sportowymi wymażą tę niesławną kartę. Osobiście uważam, że dwójka ta po sumiennym treningu kondycyjnym może dojść szybko do pierwszych miejsc w Europie. Ale i tutaj musi być konkurencja. Konkurencja, która zmusi do pracy i do walki. Walkowerami nie dochodzi się przecież do formy. Bardzo było by dobrze, gdyby kluby zainteresowały się tym typem, zakupiły nowe łodzie i dały możność młodszym wioślarzom do próby sił.

W czwórkach ze sternikiem mieliśmy zawsze kilka niezłych osad. Osada WKS Śmigły była bardzo dobra pod względem fizycznym, szwankowała strona techniczna i rutyna zawodnicza. Doskonale zapowiada się osada BTW z Dudzińskim na szlaku, która w r. 1938, powinna dojść do dobrej klasy międzynarodowej. Może tu dużo zdziałać AZS Warszawa czy AZS Poznań dysponujące licznym materiałem ludzkim, podobnie jak K. W. Toruń i Kolejowy K. W. Bydgoszcz. Na tym typie łodzi walka powinna być szczególnie zawzięta.

Niestety już na czwórkach bez sternika jest całkiem niedobrze. W ub. sezonie posiadaliśmy tylko jedną osadę a i ta nie reprezentowała poziomu międzynarodowego. Na marginesie tego biegu muszę podkreślić, że należy zrezygnować raz na zawsze z wystawiania jednego kompletu wioślarzy do kilku biegów. Czwórka bez sternika jest jednym z najtrudniejszych typów i osada na niej trenująca powinna poświęcić się specjalnie treningowi na tym typie łodzi. Na przeszkodzie stoją coprawda względy innego rodzaju, jak np. brak łodzi, ale musi się tu znaleźć jakieś radykalne lekarstwo.

Wreszcie ósemka. W r. 1937 mieliśmy trzy ósemki ostro rywalizujące ze sobą. Dzięki tej rywalizacji poziom ósemek podniósł się znacznie. Liczę, że w przyszłym sezonie trzy te osady (B. T. W., A. Z. S. Poznań, A. Z. S. Warszawa), zobaczymy na starcie a poziom ich będzie jeszcze wyższy. Poza tym trzeba by zwrócić uwagę, na możliwość składania osad z wioślarzy kilku klubów. Słyszałem o projekcie sformowania kombinowanej osady warszawskiej i [illegible], że ośrodek ten może wystawić imponującą osadę. Przestrzegał bym jedynie przed próbami ściągania tych najlepszych wioślarzy warszawskich do jednego klubu. Można bowiem w ten sposób osiągnąć efekt całkiem nieoczekiwany a mianowicie ten, że jeden klub nie będzie w stanie zapewnić odpowiedniego rozwoju takiej osady, a inne kluby podupadną, będąc zdanymi wyłącznie na młodsze roczniki. Natomiast kombinowana osada, złożona ze starszych wioślarzy, świadomych swych zadań i systemu pracy, może naprawdę zdziałać dużo, przy poparciu kilku klubów.

Podobne zresztą osady można utworzyć w Poznaniu, Bydgoszczy, Wilnie, Kaliszu itd. Zgadzam się z tym, że trudności są wielkie, bo niewiadomo zawsze jak rozłożyć koszty treningu, ale w imię dobra polskiego wioślarstwa, musi się znaleźć jakieś lekarstwo.

Jak więc widzimy sytuacja nasza nie przedstawia się w dzisiejszym ujęciu zbyt różowo. Mam jednak nadzieję, że kierownictwa naszych czołowych klubów zechcą zainteresować się bliżej poruszonymi przeze mnie punktami i w pracy zimowej uwzględnią te punkty, które wymagają szczególnej opieki. Musimy pamiętać o tym, że w sierpniu czeka nas mecz z Węgrami, do którego musimy wystawić doskonałe osady do wszystkich siedmiu typów łodzi.

Wł. Długoszewski

Tory przyszłego budownictwa jachtowego

Skończył się sezon regatowy.

Pozostały jedynie zdobyte nagrody, a w kartotekach klubowych wyniki punktacyjne rozegranych regat. Wyniki te są dla jednych zadowalające, dla innych mniej pomyślne. Ale zarówno jedni jak i drudzy nie poprzestaną na dotychczasowych wysiłkach i wykorzystają wszystkie atuty, by uzyskać palmę pierwszeństwa.

Są dwa główne elementy decydujące w tej rywalizacji: zawodnik i łódź.

Teraz po zamknięciu sezonu nadarza się odpowiednia pora, by zająć się taborem, wprowadzając potrzebne ulepszenia i budując nowe jednostki.

I tu właśnie wyłaniają się pewne trudności. Poziom techniczno-konstrukcyjny naszego budownictwa śródlądowego pozostający do niedawna w tyle w porównaniu ze stanem jaki istniał zagranicą zaczął się dość gwałtownie podnosić. Równocześnie dosyć luźne i miejscami niedokładne przepisy budowlane spowodowały wyboczenie myśli przewodniej tych przepisów. W praktyce objawiło się to zniekształceniem pewnych klas łodzi. Dalej, znana przewaga w szybkości nowych konstrukcji uśmierciła dotychczasowe łodzie, umożliwiając im jedynie egzystencję na polu turystyki.

Ta sytuacja wywołała niepokój i niezadowolenie. Co



Na zakończenie sezonu w Berlinie odbyły się regaty na jez. Wannsee. Moment przed startem.

gorsze dał się zauważyć groźny objaw: liczba jachtów zgłaszanych do regat zaczęła znacznie spadać, a niektóre kluby wogóle zaprzestały udziału w regatach. (Mówię tu o sytuacji na Wiśle).

Kosztem tych ofiar nasz sport żeglarski podnosi się do poziomu zagranicy. Mówię podnosi się (używam czasu teraźniejszego) bo ruch ten ogarnął całkowicie dopiero mniejsze klasy. W innych natomiast zjawiają się dopiero pierwsze konstrukcje, więc należy się spodziewać, że wyżej wzmiankowany kryzys zagrozi i tym klasom.

Drugą bolączką naszego budownictwa jest, jak już zaznaczyłem na początku zniekształcenie pewnych klas łodzi. Jeżeli cofniemy się myślą do czasów, kiedy pojawiły się pierwsze dziesiątki niemieckie, to przypomną nam się te głosy sprzeciwu i protesty powstałe przeciw wprowadzaniu takich typów łodzi, o skomplikowanych urządzeniach i niewygodnych dla celów turystycznych kadłubach. Druga fala protestów podniosła się, gdy pojawiły się piątki o wyścigowych kształtach. Po rewelacyjnych konstrukcjach w klasach „E" i „L" głosy sprzeciwu jak gdyby strudzone osłabły.

Dla znalezienia istotnej przyczyny tych sprzeciwów ustalmy charakterystykę łodzi dawnego typu. Stosunkowo krótkie o dość szerokich liniach wodnych i niskim ożaglениu klasyfikują się jako jole łatwe w prowadzeniu, wygodne i stateczne. Obecnie zostają one wypierane przez jachty długie o wąskich liniach wodnych i wysokim ożagleniu, które nie grzeszą statecznością i są o wiele trudniejsze w prowadzeniu. I tu właśnie leży przyczyna niechętnego ustosunkowania się do tych konstrukcji. Słusznie ktoś powie: przecież to są klasy turystyczne, a łodzie, które trzeba prowadzić przy stale wytężonej uwadze, gdzie jest koniecznym uciążliwe balastowanie, a chybotliwy kadłub zmusza do męczącej gimnastyki, nie odpowiadają tej nazwie.

Klasy turystyczne zostały więc zniekształcone. Między innymi i przytoczone bolączki skłoniły Komisję Techniczną P. Z. Ż. do rewizji i zmiany przepisów budowlanych dotyczących jol śródlądowych. Nie było to jednak rzeczą łatwą. Nie mogła przecież zahamować postępu i niedopuszczać nowych konstrukcji przez zacieśnienie przepisów dokładnie do istniejących już typów łodzi.

Ratunek dla łodzi starych konstrukcji, niemających już szans do miejsc punktowanych, można znaleść np. przez wprowadzenie wyłącznie dla nich specjalnej punktacji, która umożliwiła by im zdobywanie nagród specjalnych, niezależnie od teoretycznej możliwości zdobycia nagród klasy, w której startują. Np. O kl. „S" łodzie zbudowane do roku 1934 otrzymują na każde rozpoczęte cztery zgłoszenia (a nie jak normalnie na trzy) jedną specjalną nagrodę. Przy czym ustanawia się jedną nagrodę przy minimalnej liczbie przynajmniej trzech zgłoszeń.

W ten sposób umożliwi się udział w regatach tym klubom, które z braku odpowiedniego taboru zaniechały startów.

Koniecznym jest, by łodzie uważane jako „stare" były zgłaszane do wyścigu ogólnego, choćby dla samego faktu nie zmniejszania ilości nagród zasadniczych. W przeciwnym razie zostały by pokrzywdzone jachty nowe. Jeśliby bowiem w klasie, w której kilka jachtów jest szybszych od reszty, zrobiono rozdział, to wspomniane szybsze jachty walcząc między sobą miały by możność zdobycia np. tylko jednej nagrody, tymczasem przy pełnej ilości zgłoszeń, każdy z nich otrzymał by nagrodę. A przecież celem regat w klasach niemonotypowych jest nagrodzenie najlepszych łodzi prowadzonych przez odpowiednich sterników.

Powiedziałem poprzednio, że kl. turystyczne zostały zniekształcone. Rozpatrzmy jednak tę sytuację z innej strony. Terenem naszego jachtingu śródlądowego w przeważnej części są wody bieżące, głównie Wisła, która posiada silny prąd nasilający się znacznie podczas przyborów. Żegluga w górę rzeki, jak wiemy z praktyki, jest powolna, a przy mniej przychylnych wiatrach b. utrudniona. Weźmy bowiem pod uwagę, że dla posuwania się w górę łódź musi posiadać znaczną szybkość by pokonać prąd a dopiero dalszy wzrost szybkości, idzie na rzeczywiste posuwanie się w górę. Czyli prędkość posuwania się w górę rzeki jest to dopiero różnica szybkości łodzi i szybkości prądu. B. często ta różnica jest b. mała i tylko piękna pogoda i przyjemność przebywania na świeżym powietrzu wstrzymują nas od zrezygnowania z „wycieczki".

Przypuśćmy, że w tych samych warunkach wyjedzie jacht o konstrukcji posiadającej naprawdę pewne ujemne cechy, ale szybszy od poprzedniego i wtedy może się okazać, że posuwa się on względem brzegu kilka razy szybciej od poprzedniego. Np. na prądzie o szybkości 6 km/godz. płynie w górę jacht jadąc z prędkością 6,1 km/godz. czyli posuwa się w górę 100 m w ciągu godziny. W tych samych warunkach płynie inny jacht szybszy od poprzedniego przypuśćmy tylko o 5%, będzie on posiadał prędkość 6,405 km/godz., czyli po odjęciu szybkości prądu przepły-

nie w górę 405 m w ciągu godziny. A więc w tym samym czasie, gdy pierwszy jacht przepłynie 100 m, to drugi zrobi 405 m.

A jakże często bywa, że szybkość jachtu i prądu są jednakowe.

Zarówno w tym jak i w poprzednim wypadku każdy woli jechać na niecałkowicie przystosowanym do potrzeb turystyki jachcie, niż wygodnie stać, lub wlec się na łodzi odpowiadającej wszystkim wymogom turystyki.

Na rzece muszą być łodzie szybkie.

Komisja Techn. P. Z. Ż. poszła po drodze kompromisu. Zacieśniła przepisy budowlane klas większych, które z natury rzeczy są szybsze od pozostałych, wprowadzając ograniczenia, które nie dopuszczą przy nowo budujących się jachtach do uszczuplenia zasadniczych walorów turystycznych poniżej normy, jaką posiadają dotychczasowe jednostki.

Głównym posunięciem było zapewnienie odpowiedniej stateczności, przez podanie minimum szerokości linii wodnej, nie mniejszej od dotychczas stosowanych. Warunkiem stateczności, równocześnie z podaniem minimum linii wodnej, będzie ograniczenie wysokości ożaglenia.

W przeciwieństwie do klas wyższych Kom. Techn. nie wprowadziła większych ograniczeń w kl. niższych (t. j. w kl. V i S), które z racji stosunkowo małej powierzchni żagla, powinny, kosztem pewnych wygód, być możliwie najszybsze. Zresztą obecny stan rozwoju tych klas nie dopuszcza do innych rozwiązań.

Sądzę, że kompromisowe rozwiązanie podane powyżej będzie najodpowiedniejsze, tym bardziej, że tak ustalone klasy będą odpowiadały usposobieniom ew. wiekowi żeglarzy startujących w tych klasach.

Zilustrujmy poszczególne klasy śródlądowe, z punktu widzenia zmian jakie w nich zaszły.

W kl. „C" 25 m² żagla będziemy mieli jachty wyłącznie kajutowe. Przepis wprowadzający kajuty znalazł podstawę w praktyce, ponieważ ostatnio wszystkie jachty tej klasy były budowane z kajutą. Klasa ta jest najpoważniejszą i najbardziej reprezentacyjną.

Dużą klasę wybitnie turystyczną, lecz w przeciwieństwie do poprzedniej, znacznie tańszą jest nowo wprowadzona kl. 20 m² żagla „scharpie" również kajutowa, o prostym wyposażeniu, przy użyciu sosny jako materiału budowlanego.

Sądzę, że podobnymi cechami miała się odznaczać niedawno powstała kl. „L". Niestety nieodpowiednie przepisy budowlane dopuściły do tak dużych odchyleń, że straciła ona swój sens pierwotny. Przede wszystkim całkiem niepotrzebnym było dopuszczanie poza sosną innego materiału budowlanego. Dalej łodzie te posiadały zespół swoistych walorów, duży szeroki kadłub, z przestronnym kokpitem, specjalnie wygodny do turystyki. Prosta budowa i stosunkowo niska cena przyczyniły się do szybkiej rozbudowy tego typu. Lecz ostatnio wybudowane jednostki są pozbawione tych cech i razem z nimi tracą swą rację bytu. Ceną specjalnie nie ustępują piętnastkom okrągłodennym, a znowu niewiele odskakują zarówno metrażem żagla jak i kadłubem od jednostek kl. D. (12 m² żagla, scharpie).

A trzeba nadmienić, że dwunastki będące dotychczas monotypem niemieckim, obecnie zostały przyjęte obok olimpijki za monotyp międzynarodowy, a więc są specjalnie godne polecenia.

Niejasno przedstawia się sytuacja w kl. „V". Jak i w innych klasach, tak i tu powstały duże różnice w budowie i walorach łodzi. Forsowany jest projekt rozbicia tej klasy na dwie odrębne grupy, przy czym powstała stąd druga klasa „F" zawierała by wszystkie starsze konstrukcje, a do właściwych „V" zaliczone zostałyby zaledwie trzy istniejące dotychczas łodzie nowego typu. Nie mówiąc o tym, że takie rozwiązanie sprawy byłoby krzywdzące dla pozostawionych samym sobie wyodrębnionym łodziom, trzeba stwierdzić, że projektowana kl. „F" w postaci wybranych jednostek, nie odpowiadałaby swej nazwie klasy treningowo-szkoleniowej, bowiem jedynie najstarszy typ gaflowy nadaje się do pierwszych samodzielnych wyjazdów treningowych. Typ ten nadzwyczaj stateczny nie wymaga wielkich umiejętności przy manewrowaniu, a szczególnie jest wygodny przy dobijaniu do pomostów z wiatrem, dzięki możności wypuszczenia żagla do przodu w łopot. W innych typach jest to technicznie niedopuszczalne. Jeśli chodzi natomiast o stronę szkoleniową, to nadają się do tego celu tylko większe kilkuosobowe jachty.

Między innymi walorami i cechy piątek będzie posiadać wprowadzony przez P. Z. Ż. monotyp 8 m² żagla. Odznacza się on specjalnie niską ceną. Warunek ten był specjalnie brany pod uwagę przy jego konstrukcji. Obecnie w wyniku rozpisanych przetargów cena jego ustala się w granicach 300 zł. Naturalnie we własnym wykonaniu koszty budowy znacznie się obniżą, tak że będzie to najtańsza łódź, o pełnych walorach żeglarskich. Monotyp liczony na najszersze rozpowszechnienie jest specjalnie przystosowany do wykonania amatorskiego. Budowa kadłuba najprostsza ze spotykanych: „scharpie" płaskodenne o podniesionej części dziobowej i rufowej, zapokładowane w części dziobowej. Długość około 5 m, szerokość 1,30 m.

Monotyp ten powinien być szczególnie chętnie budowany przez kluby i jednostki mniej sytuowane materialnie. Trzeba bowiem nadmienić, że posiada on znaczenie jako dokładny sprawdzian zdolności regatowych żeglarzy w stopniu podobnym, jak olimpijka (która jest klasą najpopularniejszą) jest od niej natomiast bez porównania tańszy. Za cenę jednej olimpijki można wybudować cztery monotypy.

Szkoda tylko, że budowę monotypów nie będzie można rozpocząć już teraz, a dopiero na wiosnę, nie zdążyły bowiem przejść przez ręce różnych komisyj, którym się specjalnie nie śpieszy, skoro od świąt Wielkiej Nocy (t. j. od czasu kiedy plany zostały złożone komisji konkursowej) do tego czasu nie zostały zebrane od stoczni i zaopatrzone kosztorysy projektów.

W powyższym atrykule wymieniłem tylko część klas P. Z. Ż.-tu, co do których nasuwały mi się pewne uwagi, natomiast reszta klas związkowych nie budzi specjalnych zastrzeżeń. Może te uwagi bodaj skąpo oświetlą zagadnienie przebudowujących się przepisów klasowych.

J. S.

Z praktyki regatowej

Żeglarze, pragnący otrzymać odpowiedź na pytanie „co należy zrobić, żeby wygrać na regatach" podobni są do graczy w ruletkę, którzy szukają systemu na rozbicie banku. Ani na jedno, ani na drugie recepty niema. O ile jednak przy grze w ruletkę głównym czynnikiem wpływającym na wynik jest los szczęścia, o tyle w żeglarstwie jest ono tylko jednym z czynników powodzenia, i to jednym z mniej ważnych. A w każdym razie takim czynnikiem, który zwykle towarzyszy nie przypadkowym żeglarzom, a — tym dobrze przygotowanym. Pecha mają zwykle żeglarze ci sami,

i w gronie żeglarskim wprawdzie, gwoli delikatności, często się przytakuje „pechowcowi" gdy się tłumaczy z zajętego na regatach miejsca, zwykle sobie jednak inaczej tego pecha tłumaczymy.

Minęły, zdaje się, bezpowrotnie czasy, gdy wygrywało się samym Aaleutem. Minęły również czasy, kiedy wygrać można wyłącznie łodzią; dziś są trzy czynniki, które muszą się wzajemnie uzupełniać: praca, sprzęt i talent. Uszeregowanie tych czynników nie jest przypadkowe, i na poparcie mej tezy przytoczę choćby piękne tegoroczne wyniki osiągnięte przez A. Z. S.: wywalczone przez ten klub nagrody bynajmniej nie należy traktować jako mannę z nieba, którą sypnęła ślepa Fortuna, przetaczając się kołem z jednego brzegu Wisły na drugi.

Niełatwo jest z pierwszego rzutu oka osądzić, kto będzie *napewno* dobrym żeglarzem; znacznie łatwiej jest poznać ludzi, którzy *nigdy* dobrymi żeglarzami nie będą: są to w pierwszym rzędzie ci, którzy stając do regat zgóry oświadczają, że przegrają („bo łódź, na której mi każą jechać..." i „bo ten żagiel, który mi dali") — albo „pechowcy", którym albo wiecznie coś pęka podczas regat, albo też właśnie wiatru brakuje tam gdzie oni jadą. Tendencja zwalania winy z siebie u zawodnika świadczy z jednej strony o braku woli wywalczania zwycięstwa za wszelką cenę, z drugiej zaś strony, dowodzi, że nie jest to umysł skłonny do przeanalizowania swojego niepowodzenia i wyprowadzenia z niego na przyszłość rzeczowych wniosków. Przegrać — może się zdarzyć każdemu; jednak przegrać i zdać sobie dokładnie sprawę dlaczego się przegrało — to jest naprawdę posunąć się o wielki krok naprzód do przyszłego zwycięstwa. Jest jeszcze jedna kategoria żeglarzy skazanych pomimo swej największej rutyny, na zajmowanie najwyżej „średnich" miejsc: to są wszyscy ci, którzy nie chcą zadać sobie trudu dokładnego, ale to naprawdę dokładnego poznania mechaniki żeglowania — to jest rozkładu sił w żaglu i części podwodnej, i nie tylko zrozumienia, ale opanowania posuniętego do *czucia* sił działających na łódź w każdym momencie żeglowania. Właśnie to *wyczucie* stwarza zespolenie się żeglarza z jego instrumentem, niezbędne do osiągnięcia powodzenia.

Przygotowanie do regat.

Przygotowanie do regat składa się z przygotowania żeglarza i przygotowania sprzętu. Żeglarz mający ambicję do dobrego miejsca w dobrze obsławionym wyścigu musi o tylu rzeczach naraz pamiętać, że pewne jego czynności winny już następować podświadomie. Podobnie jak nie jest sternikiem ten, kto się musi zastanowić w którą stronę należy obrócić sterownicę jeśli się chce skręcić w prawo lub lewo, tak samo i zawodnik, który nie wyczuwa w swej podświadomości prawa drogi nie opanował jeszcze techniki regatowej, jest jeszcze surowy. Przepisy regatowe nie powinny nastręczać żeglarzowi podczas wyścigu najmniejszej wątpliwości, inaczej jest on narażony albo na ustępowanie „na wszelki wypadek" — albo też na niepokój wewnętrzny i pochodzącą ztąd niemożność skupienia się. Oczywiście nie mówię tu o konieczności zapoznania się z kursem wyścigu; wątpliwości podczas wyścigu którą burtą mijać i jaką boję — są poprostu niechlujstwem.

Niemniej ważnym jest przygotowanie łodzi i sprzętu. Przede wszystkim — żagiel. Przecież motorem, posuwającym łódź jest żagiel; dlatego też na niego musi być położona największa uwaga.

Nie będę tu opisywał całej techniki wyrabiania nowego żagla, wspomnę tylko, że żeglarz ma do swej dyspozycji następujące możliwości dla uformowania wyrównania i wygładzenia powierzchni: masowanie żagla — zwłaszcza na szwach, oraz tam, gdzie żagiel wyciągnął się mniej niż na pozostałej swej powierzchni; nierówności te wyrównuje się przez masowanie ręką odpowiednich partyj żagla, jest to robota dość żmudna, ale skuteczna. Tworzące się przy tym drobne zmarszczki nie są groźne, gdyż wyrównują się przez następne trzepanie.

Trzepanie na wietrze — które powoduje wzajemne przesuwanie się poszczególnych włókienek materiału i przez to wyrównanie istniejących drobnych zmarszczek i zwiększenie powierzchni.

Odpowiednie naciągnięcie na maszcie, bomie, listwami i przy pomocy tylnego liku.

Zauważyłem niestety, że jeszcze dziś niektórzy żeglarze naciągają żagiel na bom w sposób niemiłosierny, tłomacząc, że zyskuje w ten sposób na powierzchni żagla. Żagiel na bomie winien być naciągnięty tylko na tyle, aby znikły pionowe fałdy; po założeniu listew należy jeszcze naciąg żagla w bomie skorygować. Listwy winny być zawiązane tak, aby zupełnie nie odznaczały się na powierzchni żagla; widzimy to najlepiej patrząc z pewnej odległości wzdłuż żagla przy żaglu dociągniętym do jazdy na wiatr. Swoistą domorosłą logikę okazują ci, którzy wpychają listwy tak, że wypinają żagiel jak żebra skórę głodomora.

Namoczenie żagla, wysuszenie go w stanie luźnym i wyrabianie od nowa — stosujemy względem żagli wyciągniętych lub zepsutych.

Należy zwrócić jeszcze uwagę na możność regulowania (w małych jednak granicach) wybrzuszeniem żagla przez dociąganie lub lekkie zluźnianie pikfalu przy żaglach gaflowych lub ściąganie względnie rozluźnianie jupmsztagu (a czasem i sztagu) przy żaglach Marconi. Nie zapominajmy jednak, że takie doregulowanie musi być sprawdzone podczas jazdy, kiedy żagiel pracuje, a nie przy pomoście!

Niemniej ważną rzeczą jest przygotowanie dna łodzi. Zwłaszcza przy małych szybkościach, a więc słabych wiatrach ma to wielkie znaczenie, o ile bowiem przy dużych szybkościach przeważają opory, wynikające z *kształtu* części podwodnej, o tyle przy szybkościach małych ważniejsze są opory pochodzące od tarcia, a więc zależne od *powierzchni* części podwodnej. Należy więc dokładnie umyć, przeszlifować dno i polakierować; wielu żeglarzy stosuje jeszcze dodatkowo smarowanie; jest to jednak rzecz indywidualne. Mam jedynie wrażenie, że grafitowanie na słodkich wodach jest niecelowe. W każdym razie sprawdzić, czy łódź wysmarowana jest gładko — należy nie ręką, lecz obserwując ściekające krople wody. Największe siły ześrodkowują się na powierzchni płetwy sterowej i miecza; przygotowanie tych powierzchni jest więc rzeczą niemniej ważną niż samego dna.

Osiągnięcie dobrych wyników podczas ubiegłego „Tygodnia Augustowskiego", gdzie zająłem I i II miejsce w klasie V na starej już łodzi „Świst" V-29 (z nowym coprawda żaglem) przypisuję właśnie odpowiedniemu przygotowaniu żagla i dna: zajęło mi to prawie tydzień czasu.

Start.

Bardzo ważną rzeczą, decydującą niekiedy o losach wyścigu zwłaszcza przy kursie na wiatr — jest dobry start. Jakże jeszcze, niestety, często widzi się żeglarzy startujących, jak za Panią Matką — za pierwszym, który odważył się przejść linię startu.

Startowanie nie może być dziełem przypadku i chwili, i odbywać się z miejsca, na które nas wiatr zagnał w momencie strzału startowego .Przed startem należy dokładnie zdać sobie sprawę, którędy pojedziemy — i gdzie ma nas zastać strzał startowy. Należy to jednak robić w sposób nieznaczny, gdyż zwłaszcza jeżeli jest się „dobrze typowanym" — jest się obserwowanym przez konkurencję, która

poznawszy nasze zamiary — może starać się je pokrzyżować; a zmieniać w ostatniej chwili plan, zwłaszcza w tłoku — nie jest rzeczą miłą. Najlepiej jest określić sobie jakiś punkt odległy od planowanego miejsca startu o 20—30 sekund (jeśli wiatr jest nierówny — to nawet lepiej bliżej i żaglować tak ażeby znaleść się na odpowiednią ilość czasu przed strzałem startowym w tym właśnie miejscu. Przy starcie w górę rzeki na prądzie nie radzę tylko spływać przed startem zbytnio. Może zabraknąć wiatru — i nie dojedziemy.

I jeszcze jedno: w momencie startu powinniśmy posiadać szybkość. Biada temu, kto dojedzie za wcześnie, nie ma co zrobić z kilkoma sekundami — i musi hamować. Reszta minie go w chwili startu. Przy obieraniu sposobu startu trzeba przewidzieć sytuację przynajmniej do momentu następującego po pierwszym zwrocie.

W czasie poprzedzającym strzał startowy jeździmy zawsze z mieczem opuszczonym, choćby nawet start był z wiatrem; uzyskujemy dzięki temu zwrotność, tak niezbędna w tłoku. A przepisy regatowe obowiązują już od chwili strzału przygotowawczego.

Musimy przed startem bacznie obserwować naszych konkurentów — i kolegów klubowych. Nie dobrze jest bowiem pozostawiać najgroźniejszego konkurenta bez „opieki"; nie znaczy to jednak bynajmniej abyśmy mieli kopiować jego ruchy. To rzadko kiedy popłaca, a zwłaszcza na początku wyścigu; pod „opieką" rozumiem zdanie sobie sprawy z zamierzeń startowych naszego konkurenta, i wyprowadzenie wniosku: „co będzie, jeżeli on zrobi to co zamierza, a ja wykonam swój plan? Czy to nic nie przeszkodzi?" z obserwacji zamierzeń własnych kolegów klubowych winniśmy się zorientować, czy — o ile istnieje kilka alternatyw startu równie dobrych — wszystkie one są obsadzone, i ewentualnie samemu wypełnić istniejącą lukę.

O jednym jednak zawsze musimy pamiętać: zawsze obserwować, ale nigdy nie kopiować ruchów i zamierzeń [illegible]!

Czesław Bełkowski

c. d. n.

Polski jacht morski

Gdy na jesieni zeszłego roku podjąłem się kierownictwa Działu Morskiego Harcerskich Drużyn Żeglarskich, przy opracowywaniu programu szkolenia masowego harcerzy na morzu — natknąłem się odrazu na problem zasadniczy — na jakich jednostkach szkolenie to ma się odbywać. Przeznaczona do tego celu flotylla dziesięciu czajek (Vingbotów) nie była odpowiednia. Czajki — doskonały i tani typ przybrzeżnych jachcików, w naszych warunkach morskich nie zdały egzaminu, a kilka wypadków na zatoce, tylko dzięki wielkiej dyscyplinie i hartowi ducha młodzieży harcerskiej, nie skończyło się tragicznie.

Po gruntownym przemyśleniu sprawy ustalono następujące wnioski:

1. że warunki lokalne na naszym terenie morskim wykluczają użycie typów jachtów przybrzeżnych, więc szkolenie musi odbywać się na jednostkach małych ale pełnomorskich;
2. że można i należy stworzyć odpowiedni typ jachtu małego, turystycznego możliwie taniego — nie posługując się obcymi uznanymi konstrukcjami;
3. że można i należy rozpocząć w Polsce budownictwo jachtowe;
4. że zagadnienie to nie jest aktualne tylko na terenie harcerstwa i że pomyślne jego rozwiązani może być ważnym czynnikiem rozwoju całego naszego żeglarstwa sportowego;

poza tym kalkulacja finansowa wykazała, że słusznym jest początkowe szkolenie na jachtach pełnomorskich, które wykorzystane być mogą do innych celów również, gdyż posiadanie flotylli jachtów przybrzeżnych nie wyklucza potrzeby użycia jednostek nadających się na pełne morze.

Rozważając następnie wielkość jednostek nie trudno było obliczyć, że jeśli jedno miejsce na małym jachcie kosztować będzie c-a zł. 2.000.— to na dużym c-a zł. 4.000.— gdyż koszty budowy jachtu większego wzrastają nieproporcjonalnie — czyli że finansowo lepiej opłacają się jachty [illegible].

Całokształt sprawy został opracowany w szczegółach i przedstawiony centralnym harcerskim władzom żeglarskim, które go zaakceptowały, postanawiając podjąć inicjatywę rozwiązania praktycznego t. j. uchwalając budowę jednostki wzorowej, małego turystycznego jachtu morskiego — w kraju — według planów krajowego konstruktora.

Bezpośrednio potem rozpoczęto u ludzi kompetentnych w Polsce poszukiwania właściwego wzoru konstrukcyjnego.

Z wiosną r. b. P. Z. Ż. w zrozumieniu wagi tego zagadnienia, zwołał konferencję, na której okazało się, że nie tylko w zasadzie ale i w szczegółach opinie przedstawicieli różnych żeglarskich organizacji są zgodne. Postanowiono jednak zażądać projektów konstrukcyjnych również od konstruktorów zagranicznych.

W międzyczasie Stocznia Jachtowa w Gdyni (S. Y. G.) sporządziła szkice jachtu, który wydawał się dobrze i celowo pomyślany.

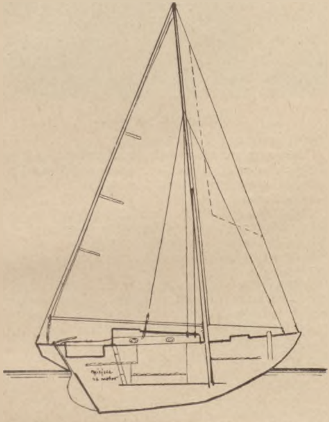
Ponieważ następnie w organizacji P. Z. Ż. nastąpiły zmiany i odpowiednia komisja nie mogło się zebrać, na nieoficjalnej konferencji w Lidze Morskiej i Kolonialnej pomiędzy Wojskowymi Klubami Sportowymi (W. K. S.) i Związkiem Harcerskim Polskiego (Z. H. P.) po przejrzeniu nadesłanych różnych planów, nastąpiło porozumienie tych organizacji, co do wybudowania jednostki wzorowej według planów S. J. G. przy czym „W. K. S." zadeklarowały gotowość pokrycia kosztów budowy. W rezultacie ustalono że „W. K. S." wybudują taki jacht w stoczni „S. Y. G." w takim czasie aby można go wypróbować jeszcze w sezonie bieżącym.

Tak się przedstawia historia powstania pierwszego jachtu morskiego skonstruowanego i wybudowanego całkowicie w kraju, który został spuszczony na wodę dn. 25 października r. b.

Ze względu na konieczność uzyskania możliwej wygody wewnątrz, kadłub jest stosunkowo wysoki o kształtach pełnych, całość jednak robi miłe dla oka wrażenie a kształt dzioba jest bardzo ładny. Konstrukcja nie posiada wręg żelaznych natomiast cały kadłub jest wzmocniony żelaznymi taśmami idącymi ukośnie od wewnątrz. Przy konstrukcji części rufowej przewidziano wstawienie motoru. Wnętrze stosunkowo wysokie tak, że osoba średniego wzrostu może swobodnie się wyprostować. Kokpit obszerny i głęboki, może wygodnie pomieścić pięć osób. Wysoki maszt silnie nachylony do tyłu z salingiem umieszczonym stosunkowo nisko podtrzymywany jest trzema wantami z każdej strony oraz dwoma sztagami, sztagiem tylnym i baksztagami. Cały takielunek stały umocowany na maszcie przy pomocy obejmujących go stropów. Szczegóły takielunku jak, okucia, bloki i t. d. wykonane solidnie i dokładnie. Grot żagiel wysmukły, a na lekkim jego łuku, liku zewnętrznego, trzy krótkie listwy rozmieszczone mniej więcej symetrycznie.

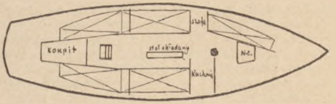
Żagle z dobrego krajowego płótna szyte w „S. Y. G." według własnych planów. Bom w przekroju kwadratowym z patentrefem. Tapenanta pojedyncza.

Ponieważ jacht został spuszczony na wodę specjalnie w celu dokonania prób, a jego odbiór techniczny nastąpi dopiero na wiosnę, przeto wnętrze nie zostało wykończone a jedynie urządzone prowizorycznie w celu zorientowania się o jego pojemności. Wydaje się ono dość obszerne i pozwola w dowolny sposób umieścić czterech do sześciu ludzi.



Odręczny szkic orientacyjny w podziałce 1 : 100.

Ważniejsze dane:
Ożaglenie slup Marconi
Powierzchnia żagli 40 m²
Grot 29.6 m²
Fok 10.4 m²
Wysokość masztu 12 m.
Największa długość 9.60 m.
Największa szerokość 2.72 m.
Zagłębienie 1.53 m.
Wyporność c-a 4.5 t.
Balast zewnętrzny żeliwo 2 t.
Balast wewnętrzny żeliwo 0.6 t.
Szkielet dębowy
Poszycie sosna krajowa 25 m/m.
Pokład sosna krajowa 35 m/m.
Nity miedziane
Okucie żelazo cynkowane
Wykończenie — Jesion.



Wnętrze.

Przeprowadzone oględziny i próby, aczkolwiek nie mo- być uznane za całkowicie miarodajne dla ostatecznej oceny tej jednostki, która w każdym razie stanowi eksperyment — wykazały że:

1. jacht jest zbudowany mocno i solidnie;
2. wygląd jego zewnętrzny jest estetyczny i nowoczesny;
3. jacht jest przy swym kształcie stosunkowo szybki (około 3.5 węzła ostro na wiatr przy sile wiatru 2 i stanie morza do 4);
4. chodzi ostro do wiatru i niema wielkiego dryfu;
5. jest zwrotny i łatwy w obsłudze;
6. doskonale trzyma się na fali i sucho żegluje.

Są to spostrzeżenia moje osobiste; niewiem jakie wrażenie odnieśli inni, którym udało się próbować go w gorszych warunkach atmosferycznych.

W każdym razie uważam za możliwe twierdzić, że konstrukcyjnie cel został osiągnięty.

Jednym z zasadniczych warunków rozwoju polskiego żeglarstwa jest przystępna cena jachtu. Opisany jacht pod tym kątem widzenia był konstruowany i budowany. Aczkolwiek szczegółowa kalkulacja nie jest jeszcze zrobiona, można przypuszczać, że przy budowie seryjnej (c-a 6 sztuk) powinien kosztować do zł. 9.000.— przy kredytowych warunkach płatności. Byłaby to cena wybitnie niska, ale na nasze stosunki nieco za wysoka. Należy mieć nadzieję, że w tej sprawie zabierze głos P. U. W. F. i P. W., który zapewne mógłby znaleść formę rozwiązania tej bolączki.

Właściwym chyba też będzie podkreślenie faktu, że ryzyko finansowe w tej imprezie, przed którym nie zawahały się „W. K. S.", świadczy o tym, że kierownicy tej organizacji potrafią tak chlubnie rozpoczęte w ten sposób wartościowe dzieło poprowadzić na drogę dalszej realizacji i aczkolwiek trochę jeszcze czasu (i dyskusji) upłynie zanim jacht ten wyrobi sobie należytą opinię i będzie mógł być oceniany, należy uważać jednak, że eksperyment się udał i jest niewątpliwie poważnym krokiem naprzód polskiego sportu żeglarskiego na morzu.

Z. Pankiewicz

Samotny żeglarz

Było ich już wielu. W najnowszych czasach zyskało szczególnie trzech powszechny rozgłos: Allain Gerbault, Marie Marin i Robinson. Każdy z nich podał swe przeżycia i doświadczenia do wiadomości ogółu i te ich literacko opracowane opisy znajdują się dziś w każdej niemal bibliotece żeglarskiej.

W lecie tego roku znów jeden samotny żeglarz przepłynął Atlantyk. Zdarzenie to minęło bez zwykłego rozgłosu, choć zasługuje na szczególną uwagę.

Mam na myśli „wyczyn" niemieckiego jachtsmena, kapitana Schlimbacha, który w lecie r. b. przepłynął samotnie na swym jachcie „Störtebecker III" ocean Atlantycki z Lisbony do Nowego Yorku. Podczas gdy wyżej wymienieni jego poprzednicy są ludźmi młodymi, kapitan Schlimbach ma już siódmy krzyżyk na karku, gdyż liczy sobie lat 62.

Swoją karjerę morską rozpoczął jako 16-oletni chłopiec, pływając jako chłopiec okrętowy i marynarz na statkach żaglowych amerykańskich i angielskich. Pływał następnie

jako sternik i kapitan na parowcach linii „Hamburg—Ameryka", a podczas wielkiej wojny prowadził grupę statków, które współdziałały z krążownikiem niemieckim „Karlsruhe". W r. 1930 przeszedł na emeryturę, ale i teraz nie zrezygnował z życia na morzu. Nabył jacht „Störtebecker" (21 ton wyp., 16 m. długości) i mając na pokładzie czterech ludzi załogi, przepłynął w przeciągu 31 dni Atlantyk. Następnie wziął udział w regatach transatlantyckich New-Port—Bergen, na pokładzie małego, starego i mało do takiej podróży nadającego się jachtu „Hamburg" Był on propagatorem i inicjatorem zeszłorocznych regat transatlantyckich Newport—Cuxhaven, w których wziął udział na specjalnie w tym celu wybudowanym nowym jachcie „Hamburg".

Ale stary żeglarz nie chciał jeszcze spocząć na laurach. Zaraz po powrocie do Niemiec, zamówił sobie na stoczni Abeking et Rasmussen jacht „Störtebecker III" według planów H. Rasmussena, opracowanych na podstawie specjalnych wskazówek, na którym postanowił przepłynąć samotnie „wielką wodę".

Charakterystyka tego jachtu jest następująca:

Długość cała	10,20 m.
Długość LW	7,50 m.
Szerokość (najw.)	2,62 m.
Zanurzenie	1,60 m.
Ożaglowanie	kecz
Powierzchnia pom.	41,84 m.
Grot	26,20 m.
Bezan	4,75 m.
Fok	15,00 m.
Spinaker	18,50 m.
Motor	bez motoru



Jacht „Störtebecker III".



Kpt. Schlimbach przy sterze.

Budowa, spuszczenie na wodę i przygotowania do drogi odbyły się zakonspirowanie, bez rozgłosu. Jacht został w Hamburgu załadowany na statek i przewieziony do Lisbony i tam otaklowany.

Dnia 22 czerwca r. b. wyruszył „Störtebecker" na morze, przepłynął w przeciągu ośmiu dni na Azory, skąd natychmiast po nadaniu poczty skierował się na zachód.

Rozpoczęła się 47-dniowa żegluga, przy bardzo ciężkich warunkach.

W trzy dni po odpłynięciu z Azorów zauważył angielski statek cysternowy podczas silnego sztormu rzucany przez fale maleńki jacht i podszedł do niego ofiarowując pomoc. Schlimbach prosił tylko o zameldowanie jego pozycji do Hamburga i pożeglował dalej, ku wielkiemu zdziwieniu załogi parowca, który sam ciężko pracował na rozpętanej fali.

Schilmbach opowiadał później w Nowym Yorku, że w czasie swej 40-letniej praktyki żeglarskiej nie zaznał w tych okolicach tak ciężkiej pogody. Przez trzy dni z rzędu następował jeden ciężki szkwał po drugim, bez przerwy. Potem nastało 10 może najcięższych dla żeglarza, szczególnie w okolicach tropikalnych, dni zupełnej ciszy.

Przed samym Nowym Yorkiem przeszła nad jachtem burza z szaloną ulewą.

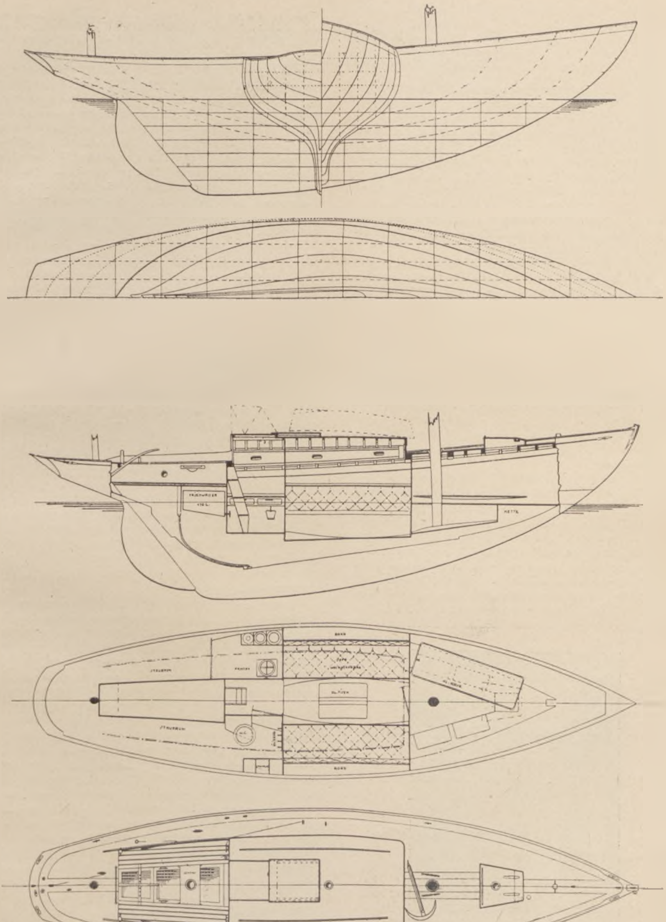
Późno w nocy stanął wreszcie samotny żeglarz u celu i przycumował koło stacji kwarantanny w N. Yorku.

Prasa amerykańska podnosiła w swych sprawozdaniach doskonałą formę żeglarza i znakomity stan jachtu, po którym nikt by nie poznał przebytych ciężkich chwil.

Kapitan Schlimbach, którego „lenistwo do pisania" jest notoryczne, jak twierdzi redakcja „Die Yacht", dopiero na usilne nalegania podał prasie trochę szczegółów swej ciekawej wycieczki. Świadczy to, że podjął tę podróż nie dla autoreklamy lub dla jakichś korzyści materialnych, lecz tylko z pobudek czysto sportowych i ulegając pokusom tej „wiernej kochanki", jaką jest morze dla każdego prawdziwego żeglarza, który nigdy nie potrafi o niej zapomnieć i raz doznawszy jej rozkoszy zawsze za nią tęsknić będzie.

Czesław Petelenz





Przekroje i plan zabudowania jachtu kpt. Schlimbacha (konstrukcji H. Rasmussena).

Z turystyki morskiej

Wrażenia z wycieczki s/s Polonia do Neapolu

W pogodne, sierpniowe popołudnie dwie potężne lokomotywy, sapnąwszy mocniej, pociągnęły z dworca lwowskiego trzynaście pulmanowskich wagonów, wypełnionych kilkoma setkami pasażerów, przybyłych tu, na zbiórkę z różnych stron kraju w jednym celu: odbycia dwutygodniowej podróży morskiej S/S „Polonia", „pod niebo Italii".

Przez całą niemal dobę ów specjalny pociąg sunął przez Pokucie i Bukowinę, przez monotonne i moknące w deszczu równiny Mołdawii i przez Dobrudżę — ku nadmorskiej Konstancy, gdzie stał już w porcie, przygotowany na przyjęcie polskich gości statek „Polonia", odświeżony i odświętnie przybrany różnobarwnymi flagami.

Jedyną atrakcją tego nużącego odcinka kolejowego, stanowiącego, ze względu na przepełnienie wagonów, przykry minus całego programu, był przejazd przez wielki most nad Dunajem, płynącym tu, przed niedalekim już ujściem, dwoma, znacznie od siebie oddalonymi, ramionami. Poza tym pewne ożywienie wnosiły posiłki, spożywane grupami w wagonach restauracyjnych.

„Polonia" szybko i sprawnie wchłonęła w swe wnętrza najprzód pasażerów, a po tym, za pomocą windy, zawrotną liczbę waliz, po czym, w niespełna dwie godziny od przybycia do portu pociągu, jęła się zwolna odsuwać od brzegu przy dźwiękach marsza: „My pierwsza Brygada", granego na lądzie przez polskich harcerzy, których wycieczka akurat bawiła w Konstancy. Na pokładzie zaś przygrywała kapela okrętowa.

Zwoje serpentyn, które na pożegnanie spłynęły z pokładu w ciżbę ludzi, pozostałych na peronie morskiego dworca, poczęły się wydłużać, naciągać niby struny i wreszcie pękać. Zerwano ostatnie więzy, łączące z ziemią hufiec „szczurów lądowych", które rychło zaczną przedzierzgać się w „wilków morskich" i „Polonia", przy pomocy holownika wypłynęła z portu na morze, odprowadzana przez gromadkę naszych harcerzy aż do krańcowej latarni.

Pokłady zaroiły się publicznością. Zapoznawano się ze swymi kabinami, (które w niższych klasach okazały się dość ciasne i duszne), z salami jadalnymi, z bufetami i zakamarkami. Próbowano napojów chłodzących, przystępowano i miejsca do brydża. Część pasażerów, zaledwie ochłonąwszy z wrażenia, wywołanego przejściem z ciasnych wagonów na przestronne pokłady, rzuciła się pożądliwie na stosy leżaków, wyrywając je sobie wzajemnie i pośpiesznie przyczepiając do ram bilety wizytowe. W pierwszych szeregach walczyły panie. Wkrótce jednak nastąpiło zawieszenie broni, gdyż okazało się, że „Polonia" posiada dostateczną ilość tych „podstaw" do upragnionej siesty. Dzięki temu „wojna leżakowa" została stłumiona niemal w zarodku.



Na tle ruin Paestum.

Rozluźniano się więc po nieznośnym stłoczeniu w wagonach i oddychano pełniejszą piersią i głęboko czarnomorskim, rześkim, rzeźwiącym powietrzem. Obserwowano zachód słońca. W dali można było dojrzeć budowle Eforii, a później — światła Warny. Nakoniec ciemna noc otuliła Pontus Euxinus i kadłub statku, prujący powierzchnię leciutko sfalowana.

Jedni pasażerowie, zdrożeni kolejową jazdą, wkrótce po obfitym obiedzie, udali się na spoczynek, inni — niezmordowani, zanurzywszy się w najcichsze ustronie okrętu, napawali się pięknem gwiaździstej nocy i rzeczywistością, która tym razem nie miała w sobie nic z szarej barwy. Oto już płyną pod niebo Italii! Marzenie wielu tygodni stało się namacalnym faktem. Zewsząd przemawia radość. Upaja morze, powiew ciepłego wiatru i perspektywa wielodniowego życia bez trosk. Dopiero o północy schodzimy do kabin.

A nazajutrz rankiem, każdego kto wyszedł na pokład witał Bosfor. Znana nazwa staje się znanym obrazem. Na dystansie około 30 kilometrów ciągnie się ta cieśnina, ujęta wysokimi, łagodnie opadającymi stokami wybrzeży dwóch części świata: Europy i Azji. Na wiszarach gęsto pobudowane pałace, wille w ogrodach i domy, iskrzące się białością w porannym słońcu.

Ostatni zakręt Bosforu odsłania widok zrazu na Perę i Galatę, a potem, na oddzielony Złotym Rogiem, Stambuł. Teraz, kto żyw wylega na pokład, aby podziwić pyszną panoramę Konstantynopola, którą Sienkiewicz w swej „Wycieczce do Aten" nazwał najpiękniejszym widokiem świata. Spiętrzone, białe kamienice, strzeliste minarety i kopulaste meczety lśniły w słonecznych blaskach, niby w gigantycznym reflektorze. Statek zwolnił biegu, aby załatwić formalność, związane z przejazdem przez państwo Ataturka, możemy więc dłużej zachwycać się tą krajobrazową bajką, jakby z tysiąca i jednej nocy.

Pasażerowie, niektórzy z lornetami przy oczach zajęli najwyższe punkty na pokładzie, by objąć wzrokiem cały widnokrąg, by nic nie stracić z nieporównanego widoku. Toczy się spór o to, który z meczetów jest słynnym „Aya Sofya". Mijamy mały przylądek, na którym widnieje w zieleni Stary Seraj z sułtańskimi pałacami i pałacykami. Na przeciwnym, azjatyckim brzegu rozsiadło się Skutari, z ogromnym budynkiem koszar wojskowych na pierwszym planie.

Zgodnie z programem, dopiero w drodze powrotnej będziemy zwiedzać zabytki Stambułu i skarby Seraju. Teraz wpłynęliśmy na drugie z kolei morze: Marmara — w starożytności zwane Propontydą. Konstantynopol oddala się zwolna, maleje i jakby zapada za linię horyzontu. W samą porę donośny gong wzywa na śniadanie, złożone z owoców, wędlin, serów i kawy, lub herbaty.



Konstantynopol. Wnętrze świątyni św. Zofii.

A potem ożywcza kąpiel w basenie, podobnym raczej do obszernego kojca, wypełnionego świeżo napompowaną z morza wodą. Radosny nastrój i humor panuje w tym płóciennym worku, wśród rozbawionych syren i trytonów. Jest dość ciasno, ale nie zważa na to pewien, wyjątkowo okazałej tuszy, jegomość i schodzi do basenu po stopniach, witany ciętą uwagą pluskających syren:

— Panie, ostrożnie, bo woda wzbierze i przeleje się [illegible]

Gwar głosów miesza się z bulgotem nagrzanej ciałami wody. Ktoś chwycił gumowego węża i sprawia swemu bliźniemu tak ostry prysznic, że obfite bryzgi spadają na głowy odpoczywających opodal pasażerów. Pośpiesznie, prawie w popłochu opuszczają oni swe zagrzane miejsca, budząc ogólną wesołość. Swawolna „trytoniada" w basenie bywała zabawą nie tylko dla tych, którzy brali w niej udział, lecz i dla licznej galerii roześmianych do rozpuku widzów.

Pod wieczór wpłynęliśmy w cieśninę dardanelską, ciągnącą się na przestrzeni przeszło 60 km. Strome stoki brzegów: europejskiego i azjatyckiego zbliżyły się do siebie na odległość zaledwie 2—7 km. Skupiły one uwagę pasażerów, znów zgromadzonych na najlepszych miejscach obserwacyjnych. Przez lornety przypatrywano się fortyfikacjom i paszczom armatnim, które zresztą można było dojrzeć i gołym okiem. Byli tacy, co szukali przysłowiowego osła, lecz bezskutecznie. Już o zmierzchu mijamy po prawej burcie cypel półwyspu Gallipoli, a po lewej — ujście Skamandra, nad którym leżała niegdyś bajeczna Troja. Kończy się wąski, starożytny Hellespont, a zaczyna, usiany wyspami archipelag morza Egejskiego.

W ciągu nocy „Polonia" przemierzyła wszerz, to trzecie na szlaku naszej wędrówki morze, i rankiem znaleźliśmy się pośród Cyklad — wysp, których nagie zarysy tu i owdzie przerywały na widnokręgu linię morza. Płyniemy dalej — i oto, wrzynający się w morze, klin Attyki odsłania widok na zatokę Saronicką. W obliczu starożytnej Hellady czujemy jakby nieco przyśpieszone bicie serc. Wytężamy wzrok. W przejrzystym powietrzu Grecji daleko on sięga. Po lewej, pomimo znacznego oddalenia, rysuje się wyspa Egina, po prawej zaś — Attyka z nagimi górami Hymetu i równiną Ateńską. Jesteśmy więc u celu pierwszego etapu wycieczki — na progu Aten. W dali można już dostrzec lekko zamglone, rozległe miasto, i dominujący nad nim Akropol z rzędem złocących się w słońcu kolumn Partenonu. A naprzeciwko kontury wyspy Salaminy, sławnej ze zwycięstwa Temistoklesa nad flotą perską.

Niebawem statek zawinął do portu w Pireusie. Na okolicznych wzgórzach piętrzy się mnóstwo małych domków. Pasażerowie, wysiadłszy, z ulgą poczuli po dłuższej przerwie grunt pod nogami. Nastąpiło dwudniowe zwiedzanie Aten i okolicy, spalonej słońcem i jałowej. Można było wprost nurzać się w ruinach i zabytkach świata antycznego. Oczy chłonęły chciwie każdą pamiątkę, do serc zaś przenikał dziwny czar rzeczy i spraw dawno minionych. Wieki zdawały się mówić z marmurowych budowli na Akropolu. Str..askany Partenon, ów nieskazitelny wzór klasycznego piękna, stworzony przez geniusz Fid.asza i Pe.yklesa r.uca i dziś urok dokoła. Jakże musiał olśniewać przed dwudziestu trzema wiekami! Jak nieziemsko piękne musiało mieć otoczenie z mnóstwem posągów marmurowych i bron.owych między Propyleami a Partetonem, z olbrzymią statuą Ateny Promachos, ze świątynią Pallady Niki i Erechtejonem, którego nawet dzisiejsza ruina — ma tyle [illegible]

Niechętnie schodzimy z Akropolu. W jaskrawym, pl..ącym słońcu lśnią bezładnie ruiny Odeonu i teatru Bachusa. Nad Illisem sterczą szczątki świątyni Zeusa Olimpijskiego: zbliska białe kamienne kolumny wprost przytłaczają swym ogromem. A dalej — wspaniały marmurowy stadion, na którym odbyła się pierwsza nowoczesna olimpiada w roku 1896, rozległy park miejski, sąsiadujący z pałacem królewskim i pełen wspaniałych, iście podzwrotnikowych roślin, muzeum narodowe i — całe Nowe Ateny — miasto wskrzeszone przed stu laty, a dziś kipiące życiem i ozdobione szeregiem monumentalnych budowli.

Podczas postoju „Polonii" w Pireusie, na ulicach i w kawiarniach ateńskich słychać było mowę polską, często spotykało się znajome z pokładu twarze. Gorące Ateny wydobywały z północnych przybyszów conajmniej trzecie, a mo[illegible] siódme poty. Dające się we znaki pragnienie gaszono strugami doskonałej lemoniady. Pył i pot zmywano w ożywczej kąpieli na plażach Faleronu.

O północy statek, zgarnąwszy swych szczęśliwych pasażerów, zaopatrzony uprzednio w dostateczny zapas wody słodkiej, lodu, napojów, owoców i prowiantów, opuścił port w Pireusie. W ciemnej dali widać było tu i owdzie oazy świateł. Noc była piękna i gorąca, lecz dosyt wrażeń lądowych jął rychło kleić powieki. W ciągu nocy „Polonia" opłynęła zdala wschodnie wybrzeża Argolidy i Lakoniki. Rankiem zaś, między przylądkami Peloponezu Muleą a wyspą Kythera zmieniła kurs południowy na zachodni, i wyminąwszy drugi przylądek — Małapan jęła przepasywać smugą zmąconej śrubami wody, [illegible] Jońskie.



Dymiący Wezuwiusz.



Konstantynopol. Widok na Złoty Róg i Stambuł.

Pod wieczór, wiatr zachodni, dmący z wzrastającą siłą, lekko rozkołysał spokojną dotąd toń. Statek chwiał się na falach, a widmo choroby morskiej już zaglądało do... oczu (a może i głębiej), niektórym pasażerom. Inni znów—właśnie pragnęli silniejszych wzruszeń i kołysanki wyższego stopnia. Tych spotkał zawód, bo fala nie przekroczyła granic umiaru. A mimo to, jadalnia podczas obiadu wymownie świeciła kilkoma pustymi miejscami.

Kiedy zasłona nocy otuliła okręt, odbył się na płóciennym ekranie, zawieszonym u góry nad pokładem rufowym, pokaz filmu „Gondolier z Broadwaju". Błaha treść, bez objaśniających polskich napisów, wywoływała nudę. Usiane gwiazdami niebo było stanowczo ciekawszym ekranem. To też wzrok pomykał za spadającą gwiazdą, błądził po Drodze Mlecznej i spoczywał na Wielkiej Niedźwiedzicy z daleko większą przyjemnością, niż na osobach, toczących zawiłą akcję na martwym płótnie.

Ruchoma wysepka „wybrańców losu" żyła, zdawało się, na całym szlaku pełnią życia, nie tylko materialnego, lecz i duchowego. Codziennie o 7 godzinie, na werandzie górnego pokładu kapelan okrętowy odprawiał mszę św., budzącą szczególne wzruszenia. W niedzielę ponadto celebransami kilku kolejnych mszy św. byli księża, biorący udział w wycieczce. W drodze powrotnej odbyło się nabożeństwo dziękczynne z racji szczęśliwie kończącej się podróży.

Odpoczynek na leżakach, lektura, posiłki, spacery po pokładach, kąpiel, plaża, rozrywki, jak dancing, lub bal, gra w „wyścigi konne" — tworzyły przeplatankę pełną ruchu, barw i uroku. Dodajmy do tego tło: bezchmurny błękit nieba, stykający się na całym widnokręgu z cudnym szafirem wody.

Dopiero następnego dnia około południa ukazało się w sinej dali pasmo gór Kalabryjskich i wyniosły ląd Sycylii, w głębi którego można było widzieć szczyt Etny (3.274 m.). Nowa atrakcja podróży: cieśnina Messyńska stawała przed łaknącymi wrażeń oczyma. Po prawej — Reggio i kilka mniejszych miasteczek, jakby zamykających wyloty wąwozów Kalabrii, po lewej zaś — Messyna, a za nią długi i płaski cypel sycylijskiego lądu, tworzący najwęższe w cieśninie miejsce — ową Scyllę i Charybdę starożytności. Zwolnione tempo jazdy pozwala utrwalić w pamięci te niecodzienne krajobrazy.

Po przebyciu cieśniny ukazały się niebawem na piątym morzu — Tyrreńskim, kontury wysp Liparyjskich. A nieco później, dość zbliska — wyniosły stożek wulkanu Stromboli ze szczytem w oparach, a podstawą — w morzu. Najmilsza niedziela dobiegała kresu. Czerwona słoneczna kula staczała się coraz niżej w topiel morską. Statek zanurzał się stopniowo w ciemność, którą rozjaśnił różowy świt — już w zatoce Neapolitańskiej.

Neapol — ów opiewany najmilszymi melodiami rajski zakątek ziemi, spowity był w mgły poranne. „Polonia" zarzuciła w porcie swą potężną kotwicę na drugi skolei, dwudniowy postój, i rychło opustoszała. Pasażerowie, syci morza, udali się po odmienne wrażenia, na ląd. Najbardziej nęcił groźny Wezuwiusz z pióropuszem ognistego dymu. Auto mknie niekończącą, zda się, serpentyną pod szczyt. Ostatni, najbardziej stromy, odcinek drogi do krateru trzeba przejść pieszo. Co kilka chwil rozlega się głuchy grzmot i jednocześnie z krateru wytryska wysoko kłębowisko dymu z ładunkiem rozrzażonych kamieni. W przeczystym powietrzu czuć siarkę. Daje się we znaki nieznośny upał. Żar spływa ze słońca, żar bucha, z rozpalonej w szczelinach do czerwoności, lawy. Grunt pod nogami zda się parzyć i jakby uginać. Doznajemy przykrego uczucia, jakby nas ziemia i niebo — wzięły w dwa ognie. Krater raz po raz, huczy i wybucha, i... dziwny cień trwogi wsącza do serc. Schodzimy pod wrażeniem potężnym i niezapomnianym. Przed nami: widok daleki i rozległy na całą zatokę Neapolitańską, otuloną cienkim welonem mgły.

Samochód stoczył się po zygzakowatym zboczu wulkanu, sunie wśród winnic, domów i oto, budząca tyle zainteresowania — Pompeja! Pierwszy gwałtowny wybuch Wezuwiusza w roku 79 przekazał naszym czasom ten zdumiewający zabytek starożytnego świata. Ulice, place, domy, świątynie, komnaty, nawet bruki — całe 20 tysięczne miasto, pogrążone w lawie i popiele, a po upływie 19-tu wieków odkopane, — to nie wizja, lecz rzeczywistość, coprawda cmentarna. Bo jedynymi, widzialnymi mieszkankami Pompei są maleńkie jaszczurki, pełzające zwinnie po nagrzanych słońcem kamieniach. Przechadzka po zamarłych uliczkach pompejańskich pogłębia i jakby uzupełnia wrażenia, doznane przy kraterze Wezuwiusza.

Po przerwie obiadowej — bezcenne skarby sztuki antycznej, nagromadzone w słynnym Museo Nazionale, były przedmiotem naszego podziwu i zachwytów. Nakoniec trzeba było poznać bliżej i sam Neapol, jego najpiękniejsze świątynie, pomniki, pałace, ogrody, ulice i sklepy. Przed słynną katedrą św. Januarego wieczorem osobliwy obrazek: dziewczynka w łachmanach, może sześcioletnia, z zabiedzonym, może jednorocznym braciszkiem na ręku. Wysunęła się lękliwie, jak zjawa z jakiejś niszy i wyciągnęła ku nam rączynę po datek. Nieco dalej zabiegła drogę przybyszom z zagranicy inna, obszarpana postać dziecięca. Po chwili obie małe żebraczki znikły, jakby się w powietrzu rozwiały, a placyk przed katedrą zdawał się dowodzić swą kamienną pustką, że ta nędza neapolitańskiego dziecka była tylko jakimś koszmarnym przywidzeniem.

Władysław Grzelak.

D. c. n.



Ateny. Widok na Akropol.

Kronika pływacka

Zawody pływackie w Łodzi

Na rozpoczęcie zimowego sezonu pływackiego Łódzki Okręg zorganizował w końcu października na basenie polskiej Y.M.C.A. trójmecz, w którym uczestniczyli Ł.K.S. - H.K.S. - Boruta (Zgierz).

Z ważniejszych wyników notujemy:

Sztafeta 5×100 st. dow. 1) Ł.K.S. w czasie 5:25 (nowy rekord okręgowy), 2) Boruta.

100 m. st. dow. Krenz (Boruta) 1:14,9.
200 m. st. klas. Gołębiowski (ŁKS) 3:19,9.
100 m. nawznak Dębowski (ŁKS) 1:33,5.
Mecz piłki wodnej Ł.K.S - Boruta 3:2.

W ogólnej punktacji zwyciężył Ł.K.S. 38 pkt. przed Borutą 25 pkt. i H.K.S. 17 pkt.

Treningi dla pływaków A.Z.S.

Treningi na basenie zimowym dla członków Sekcji pływackiej A.Z.S. w Warszawie odbywać się będą w następujące dnie: panie — poniedziałki i piątki od 19—20, juniorzy we wtorki i czwartki od 19—21, początkujący w soboty od 20—21, panowie — w poniedziałki, środy i piątki od 20—21.

Wszelkich informacyj udziela kierownik seksji pływackiej, p. Maszner.

Treningi Legii

Sekcja pływacka W.K.S. Legia rozpoczęła treningi na basenie zimowym w Oficerskim Yacht-Klubie.

Zaprawa odbywa się w poniedziałki i piątki w godz. od 18—19 pod kierownictwem p. T. Jabłońskiego.

Uczestnicy winni posiadać przybory kąpielowe i przybywać przed rozpoczęciem godziny.

Dla dzieci wojskowych do lat 17-tu uruchomiono na tejże pływalni bezpłatny kurs nauki pływania, który odbywa się w tych samych dniach i godzinach co i zaprawa.

Trener dla najlepszych waterpolistów

Polski Związek Pływacki zakontraktował na grudzień węgierskiego trenera Rayki, który przybędzie do Warszawy w końcu listopada.

Z dniem 1-go grudnia rozpoczną się treningi dla 20-tu najlepszych waterpolistów z uwzględnieniem młodych talentów, które to treningi potrwają do świąt Bożego Narodzenia.

Treningi odbywać się będą w nowowybudowanym basenie zimowym C.I.W.F-u gdzie przyjezdni gracze będą również skoszarowani, zawodnicy zaś warszawscy dojeżdżać będą na obóz z miasta.

Zaznaczyć należy, że nowy trener Rayki do niedawna należał do klubu B.S.E., a obecnie przeniósł się do M.T.K., podczas gdy zespół B.S.E. zasilony został reprezentacyjnym bramkarzem Węgier, słynnym Brody.

Kurs ratownictwa i skoków

Kurs ratownictwa i skoków do wody rozpoczyna się w połowie listopada na pływalni w CIWF-ie.

Kierownikiem kursu będzie kpt. Laskowski, który w roku ubiegłym przeszedł specjalne przeszkolenie ratownictwa w Holandii.

Kierownikiem skoków będzie b. mistrz Polski — Pietrzykowski PZL.

Przyjazd waterpolistów węgierskich

Polski Związek Pływacki postanowił sprowadzić do Polski najlepszy waterpolowy zespół Węgier M.T.K.

Tournee Węgrów odbędzie się w styczniu 1938 r. w Katowicach, Krakowie, Łodzi i Warszawie.

Ze względu na spodziewane przybycie graczy tej miary co Mezey, Brandy, Homonay, Hazay i Rayki tournee zapowiada się b. ciekawie.

Nowy rekord pływacki Europy

Dnia 1 listopada r. b. odbyły się w Berlinie jubileuszowe zawody pływackie Charlottenburg S. V. W ramach zawodów Heinz Schlauch ustanowił nowy rekord Niemiec i Europy w pływaniu na 100 m stylem grzbietowym, uzyskując wynik 1:07,6 min.

Z innych wyników notujemy: *100 m dowolnym* — Hei- 59.8 sek., 2) Wille 1:01,5; *200 m dowolnym* — Plath 2:15,5 min., *200 m klasycznym* — Sietas 2:42,7 min., *100 m dowolnym pań* — Schmitz 1:08,4 min.

Zamknięcie sezonu żeglarskiego Y K W

Dn. 24 października Yacht-Klub Wielkopolski zamknął uroczyście sezon letni w Kiekrzu. Pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych zebrało się na przystani klubu przeszło 30 żeglarzy. Zapowiedziana defilada łodzi nie odbyła się wskutek złej pogody. Wielu jednak zapalonych żeglarzy pomimo to nie zaniechało odbycia pożegnalnego pływania.

Po uroczystym opuszczeniu bandery Komandor płk. dr. doc. Kucharski ogłosił zamknięcie sezonu letniego a otwarcie zimowego. Następnie w miłym nastroju spożyto wspólny koleżeński obiad z udziałem przedstawicieli miejscowego obywatelstwa. W czasie obiadu wygłoszono szereg przemówień, w których prócz retrospektywnego poglądu na bardzo owocną pracę klubu w ubiegłym sezonie, naświetlono kwestię potrzeby zaopiekowania się przez Klub miejscową młodzieżą wiejską, wśród której mogą się kryć przyszłe talenty żeglarskie i przyszli wilcy morscy.

W sezonie zimowym życie nad jeziorem w Kiekrzu będzie niewątpliwie też bardzo ożywione, bowiem Klub zamierza uprawiać żeglarstwo lodowe.



Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18. półrocznie Zł. 9

Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.

Konto w P. K. O. Nr. 22036 właściciel Maria Majcherowa

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. M. Starzyński i S-ka, Chłodna 37, tel. 669-46